

A N N A L E S
BRETAGNE
PAYS DE L'OUEST

Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest

Anjou. Maine. Poitou-Charente. Touraine

114-4 | 2007

Varia

Enjeux stratégiques et opérations navales britanniques en Bretagne-Sud au XVIII^e siècle

Christophe Cerino



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/abpo/472>

DOI : 10.4000/abpo.472

ISBN : 978-2-7535-1508-6

ISSN : 2108-6443

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 30 décembre 2007

Pagination : 133-148

ISBN : 978-2-7535-0598-8

ISSN : 0399-0826

Référence électronique

Christophe Cerino, « Enjeux stratégiques et opérations navales britanniques en Bretagne-Sud au XVIII^e siècle », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest* [En ligne], 114-4 | 2007, mis en ligne le 30 décembre 2009, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/abpo/472> ; DOI : 10.4000/abpo.472

© Presses universitaires de Rennes

Enjeux stratégiques et opérations navales britanniques en Bretagne-Sud au XVIII^e siècle

Christophe CÉRINO
Ingénieur de recherche,
CERHIO – Université de Bretagne-Sud

Les côtes de la Bretagne méridionale bordent un territoire maritime fréquenté de longue date par les navires de commerce européens. Véritable carrefour du cabotage entre la Manche et le Golfe de Gascogne, cet espace est l'objet de convoitises récurrentes depuis le Moyen Âge¹. Jusqu'alors régulièrement menacé par des agressions pirates, il commence à devenir un lieu de déploiement d'escadres ennemies et de corps expéditionnaires dans la seconde moitié du XVI^e siècle, en corollaire aux guerres de religion. La première grande opération militaire procédant de cette logique intervient en 1572 : le comte de Montgomery, commandant la flotte anglaise qui a reçu pour mission d'aider les Protestants de La Rochelle, décide de lancer une attaque contre Belle-Île dans « [...] l'espoir de se rendre maîtres des vaisseaux marchands et de couper les vivres à l'armée royale² ». L'île, dénuée de moyens défensifs sérieux, est alors occupée pendant près de trois semaines, puis abandonnée à l'annonce de la préparation d'une force de reconquête dirigée par le duc de Montpensier³. À partir de 1590, c'est au tour de l'Espagne de prendre pied en Bretagne-Sud en débarquant des troupes sur la rive gauche du Blavet, puis en faisant édifier par Cristobal de Rojas une première fortification pour commander son embouchure et disposer d'une base avancée pour sa lutte contre l'Angleterre. La position est finalement rendue à la France suite au traité de Vervins, en 1598. Conscient de son importance, Louis XIII y commande quelques années plus tard l'édification d'une solide citadelle aussitôt baptisée « Port-Louis ».

1. RUSSON, Marc, *Les Côtes guerrières. Mer, guerre et pouvoirs au Moyen Âge*, Rennes, PUR, 2004, 518 p.

2. CORBINELLY, *Histoire généalogique de la maison de Gondy*, Paris, Jean-Baptiste Cagnard, 1705.

3. Bibliothèque municipale de Quimper, Ms. 11.

La pertinence géostratégique des territoires côtiers et insulaires bretons s'affirme avec plus d'acuité encore sous le règne de Louis XIV à la faveur du développement, sur la façade atlantique, d'un réseau d'arsenaux au service de la Marine royale (Brest, Rochefort) et de la Compagnie des Indes (Lorient). Dans une France sous l'emprise du mercantilisme, il apparaît fondamental à ses ennemis de porter la pression militaire sur les vigoureuses routes commerciales du Golfe de Gascogne, convergeant pour partie vers la Bretagne-Sud, et sur le lucratif négoce en provenance d'Extrême-Orient. La Hollande s'y aventure avec plus ou moins de succès dès le ^{xvii}^e siècle : en 1674, un corps expéditionnaire de 5 000 hommes soutenu par une flotte de 70 bâtiments est débarqué pendant quelques jours à Belle-Île. Mais c'est essentiellement l'Angleterre qui s'illustre sur ce théâtre d'opérations. Ainsi, avant d'évoquer les modalités de ce harcèlement naval et la tactique mise en œuvre par la *Royal Navy*, il nous semble nécessaire de rappeler le fondement des enjeux géostratégiques de la Bretagne-Sud au ^{xviii}^e siècle.

Arsenaux, commerce maritime et enjeux stratégiques en Bretagne-Sud

Dans la seconde moitié du ^{xvii}^e siècle, l'importance stratégique du littoral breton évolue proportionnellement au développement des activités de la Marine royale d'une part, et de la Compagnie des Indes d'autre part. Dans la logique des idées mercantilistes, ces acteurs sont placés au cœur de la politique de puissance maritime initiée par Richelieu et développée par Colbert. Afin de disposer d'une capacité de projection, de prendre une place dans le lucratif commerce international avec le lointain, et d'assurer la protection de ses intérêts sur mer, la France doit se doter d'une flotte de guerre moderne et favoriser l'armement de navires marchands. En termes d'innovation et de réalisation, l'effort à fournir en quelques décennies apparaît considérable. Il s'agit d'abord de se doter d'outils industriels adaptés à la construction et à la réparation navale, puis de mettre en œuvre une importante production de vaisseaux. Directement ouvertes sur les routes océaniques et relativement à l'écart de l'Angleterre, les côtes atlantiques du royaume deviennent alors très rapidement le lieu où se joue ce défi. Par la volonté de l'État monarchique, le port et l'arsenal de Brest acquièrent une envergure de premier ordre, tandis que celui de Rochefort est créé en 1666, puis se développe de façon fulgurante en une quinzaine d'années. Ajoutons l'arsenal de Lorient fondé à la même période pour les besoins de la Compagnie des Indes, mais que la Marine utilise intensément à partir de la guerre de la ligue d'Augsbourg, avant d'en prendre totalement le contrôle de 1703 à 1719⁴. Du seul point de vue technologique et industriel, nous pouvons admettre que l'ambitieux objectif que s'était fixé la France est atteint au seuil du ^{xviii}^e siècle, même s'il n'a pas permis d'obtenir la supré-

4. Pour cette période, nous nous permettons de renvoyer à CERINO, Christophe, *Lorient et la Marine royale (1700-1719)*, Rennes, Mémoire de Maîtrise, 1991, 167 p.

matie navale déjà acquise à l'Angleterre⁵. Ainsi, le port de La Rochelle qui ne comprenait en 1664 que 32 navires de construction ancienne, en abrite 92 en 1682, dont 53 issus des chantiers français. Par ailleurs, entre 1690 et 1700, la France produit environ 70 vaisseaux de combat⁶! Ces activités, essentielles pour la politique maritime du royaume, contribuent à stimuler considérablement la navigation sur les routes séculaires du cabotage atlantique, allant de la mer de Gascogne à l'Iroise et longeant essentiellement les îles et les côtes de la Bretagne méridionale. Deux éléments interdépendants sont à prendre en compte pour en apprécier la dimension géostratégique au XVIII^e siècle.

L'importance des activités de cabotage

Même si le commerce de l'Europe occidentale et les échanges interrégionaux nourrissent d'importantes activités de cabotage le long du littoral breton depuis le Moyen Âge, c'est bien le développement d'un réseau d'arsenaux en Atlantique qui est à la base de l'explosion du trafic en Bretagne-Sud à l'époque moderne. En effet, ce réseau nécessite à la fois de lourds approvisionnements pour la construction et la réparation navale, mais il génère aussi des échanges entre les chantiers de produits qui transitent le long des côtes. Deux voies principales de navigation se distinguent alors (Figure 1)⁷. D'une part, un axe Nantes-Lorient-Brest, particulièrement vigoureux peut fournir aux arsenaux des matières premières en provenance de la Loire (bois, chanvres...). Jusqu'en 1734, ces échanges concernent également des produits de haute valeur commerciale puisque les marchandises de la Compagnie des Indes sont acheminées de Lorient à Nantes pour y être vendues. D'autre part, existe un axe Brest-Rochefort/La Rochelle, de coopération technique et matérielle, au sein duquel Lorient joue un rôle de relais. S'il s'agit d'échanges plus ponctuels, ils n'en demeurent pas moins à prendre en compte⁸.

Ces nouveaux enjeux maritimes, mis en évidence sous le règne de Louis XIV, sont encore plus importants au XVIII^e siècle. En 1719, la Marine royale abandonne Lorient, relayée par une nouvelle Compagnie des Indes dont la réussite ne tarde pas à avoir des retombées locales considérables. Dès lors, l'amplification soudaine du trafic commercial transocéanique accroît certes la globalité des mouvements de navires en Bretagne-Sud, mais aussi plus particulièrement les activités de cabotage. Les chiffres

5. Malgré quelques succès (Béziers en 1690, Lagos en 1693), la guerre de la Ligue d'Augsbourg se termine incontestablement par la confirmation de la suprématie navale anglaise.

6. ACERRA, Martine et ZYSBERG, André, *L'Essor des marines de guerre européennes (1680-1790)*, Paris, Sedes, 1997, p. 61.

7. D'après nos dépouillements systématiques des correspondances du ministre de la Marine sur les périodes 1700-1774, Service historique de la Marine, Lorient, Série 1-E4.

8. Nous retrouvons bien entendu aussi ce type de relations bilatérales entre Brest et Lorient.

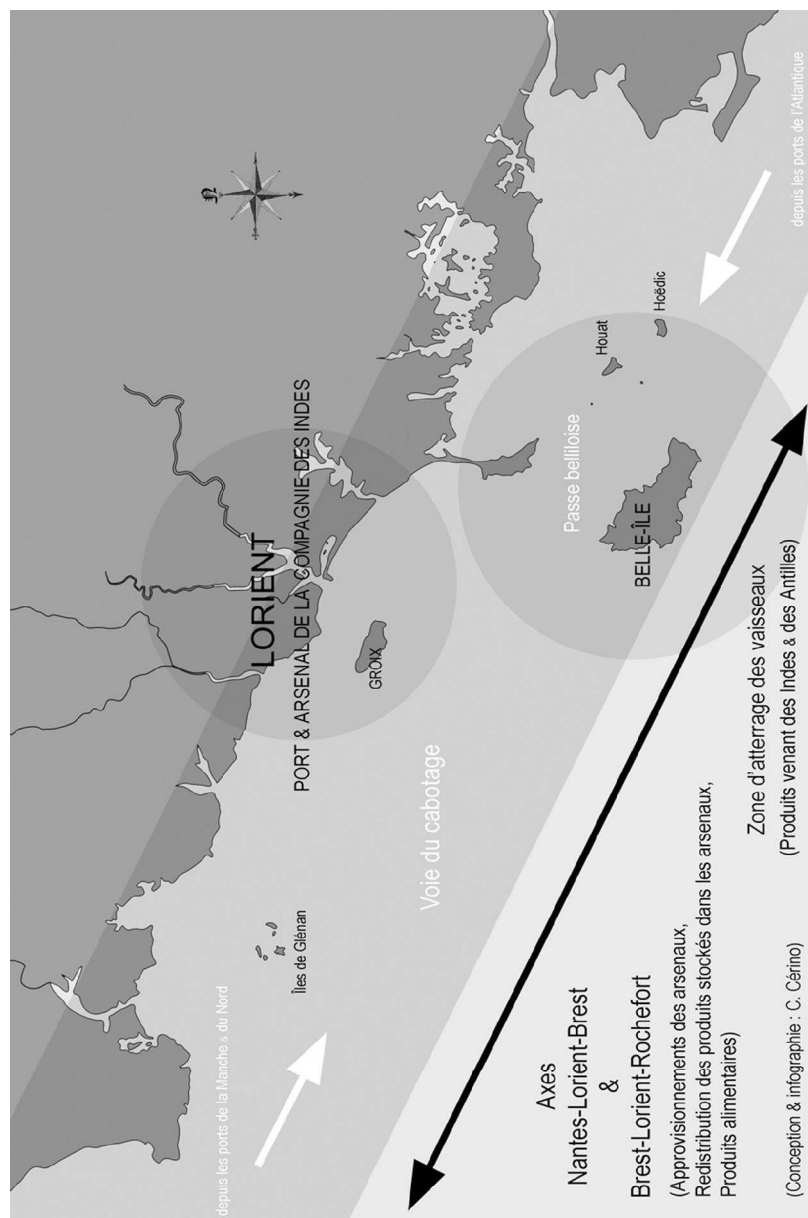


Figure 1
– Les enjeux
stratégiques
en Bretagne-
Sud (XVII^e-
XVIII^e siècles)

parlent d'eux-mêmes : de 1719 à 1770, l'arsenal de Lorient procède à l'armement au long cours de 888 navires, et au désarmement de 1713⁹. Pour construire, préparer des expéditions vers le lointain, et réparer ses vaisseaux, la Compagnie des Indes met en place un réseau d'approvisionnement considérable, dont l'étude en terme de flux de bâtiments détermine l'horizon géographique suivant¹⁰ : 59 % en provenance de Nantes et de la Bretagne-Sud, 22 % en provenance du Golfe de Gascogne (de la Loire à San-Sebastian), 17 % en provenance de la Manche et de l'Europe du Nord, 2 % en provenance de la Méditerranée. Au total, de 1737 à 1770, 76 % des navires arrivés à Lorient ont emprunté la voie de navigation Brest-Nantes¹¹. La majorité de ces bâtiments proviennent des ports de la Bretagne méridionale, dont Nantes, qui assure à la même période, 42 % du trafic ! Les 24 % restants transitent par un axe Lorient-Golfe de Gascogne où Bordeaux joue un rôle majeur, suivi par Rochefort-La Rochelle.

Le point de convergence des vaisseaux de la Compagnie des Indes

À partir de 1719, la nouvelle Compagnie des Indes, mieux capitalisée et structurée que celle de Colbert, développe à Lorient le cœur de son activité. Si l'arsenal, fort de plus de 1 500 ouvriers spécialisés, est un outil d'exception pour la construction des vaisseaux et leur maintenance, son port est avant tout le site obligatoire de désarmement de ses navires jusqu'en 1769. Les vaisseaux en partance pour le lointain quittent la rade de Lorient entre octobre et avril tandis que ceux de retour des Indes arrivent entre mai et septembre rapportant des étoffes (indiennes, toiles de coton, mousselines...), des variétés de thé et de café, des épices fines, sans oublier les porcelaines de Chine. Dès 1734, ces marchandises à haute valeur commerciale sont directement négociées à Lorient où un splendide bâtiment a été construit à cet effet. Selon les estimations de Philippe Haudrère, la valeur annuelle des ventes varie entre treize à vingt millions de livres tournois en temps de paix pour s'effondrer de quatre à neuf millions en temps de guerre¹². Il nous semble pertinent de souligner ces quelques chiffres afin de rappeler l'importance stratégiques pour le royaume de France des parages lorientais, vers lesquels convergent les vaisseaux porteurs de ces richesses (Graphique 1).

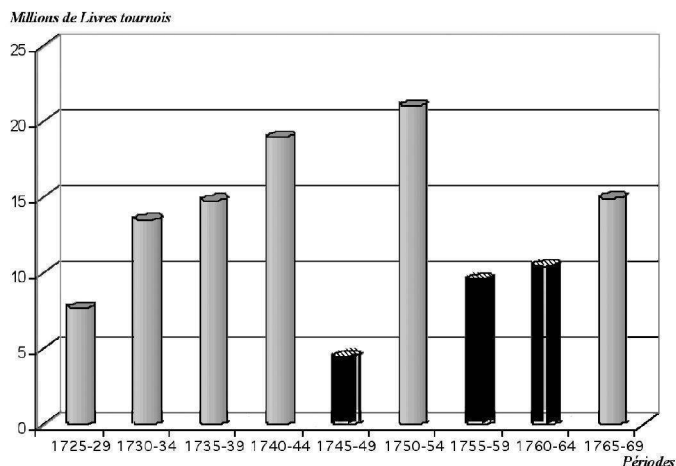
9. HAUDRÈRE, Philippe, *La Compagnie française des Indes*, Paris, Librairie de l'Inde, 1987, p. 1212.

10. Pour une étude détaillée, consulter la thèse de LE BOUÉDEC, Gérard, *Les Approvisionnements de la Compagnie des Indes (1737-1770)*, Paris IV Sorbonne, 1981, 630 p. et son mémoire de maîtrise, *Nantes et la Compagnie des Indes (1761-1778)*, Rennes 2, 1971, 160 p. Les chiffres cités sont issus de la thèse, volume II, p. 9 et 10.

11. Données numériques tirées de LE BOUÉDEC, Gérard, *Les Approvisionnements...*, op. cit., Volume II, p. 9-10; population statistique : 5353 navires.

12. HAUDRÈRE, Philippe, *La Compagnie française des Indes...*, op. cit.

**Graphique 1 – La valeur annuelle des ventes
de la Compagnie des Indes française (1725-1769)**



Ajoutons qu'avant de rallier le port de Lorient, les vaisseaux de la Compagnie des Indes doivent utiliser Belle-Île comme point d'atterrissage, ainsi que le rappellent fréquemment les mémoires rédigés au XVIII^e siècle :

« [...] On connaît l'importance de cette Isle qui est le boulevard de la Bretagne et de tout le commerce du Royaume, attendu que les vaisseaux qui vont aux Indes et au Nouveau Monde sont obligés de venir [la] reconnaître pour diriger leur route, et ceux qui arrivent sont encore obligés de reconnaître cette Isle [...] ¹³. »

Dans ce contexte, les îles bretonnes de l'Atlantique, dont la fortification a été entamée dans la seconde moitié du XVII^e siècle ¹⁴, constituent des avant-postes du littoral plus ou moins capables d'assurer leur propre protection et vulnérables sur la durée en l'absence de forces navales capables de maîtriser leurs parages. De fait, les patrouilles d'escadres ennemies ou les raids corsaires en Bretagne-Sud entravent sérieusement, voire paralysent complètement, le bon fonctionnement d'axes de premier ordre pour l'activité commerciale et militaire du royaume. Dans un mémoire rédigé en mai 1725, la Chambre de Commerce de Bordeaux met en exergue la fragilité de ces voies navigantes :

« Le commerce de Bordeaux aussi bien que celui des autres villes maritimes est assez diminué et interrompu par le malheur du temps, sans que les

13. Arch. Nat., *Fonds Marine*. D² 56, mémoire non daté, antérieur à 1760.

14. LE POURHIET-SALAT, Nicole, *La Défense des îles bretonnes de l'Atlantique, des origines à 1860*, Vincennes, Service Historique de la Marine, 1983, 375 p. et *infra*, LECUILLIER, Guillaume, « "Quand l'ennemi venait de la mer". Les fortifications littorales en Bretagne de 1683 à 1783 ».

négociants fussent encore accablés par les avis qu'ils ont reçus qui roulent sur les hauteurs de Belle-Isle et de l'Isle Dieu, deux corsaires de Salé, l'un armé de 6 canons et l'autre de 12 et de 150 hommes [...]. Nous ne saurions représenter à Votre Grandeur la consternation dans laquelle sont les négociants de ce port. Les uns appréhendent pour leurs vaisseaux qui viennent du Mexique et de la Martinique, les autres n'osent pas faire partir ceux qui sont à même d'y être envoyés, et les derniers enfin pour les marchandises qu'ils attendent d'Hollande et d'autres pays étrangers¹⁵. »

Les archives conservent par ailleurs de nombreuses traces de ces plaintes récurrentes au XVIII^e siècle qui émanent des chambres de commerce, des ordonnateurs de la Marine, des agents de la Compagnie des Indes ou encore des officiers affectés à la défense des îles. Par suite, à défaut d'opposer à ces menaces endémiques des moyens navals suffisants et de repousser loin du littoral sa ligne de défense, le royaume de France semble incapable d'assurer la protection d'un espace maritime proche dans une zone de premier ordre pour ses intérêts.

L'enjeu bellilois

Au-delà de son rôle stratégique pour l'atterrissage des vaisseaux venant du lointain, Belle-Île borde surtout les routes du cabotage précédemment évoquées¹⁶. C'est d'ailleurs en toute connaissance de ces enjeux que la flotte anglo-hollandaise commandée par l'amiral Russell était déjà venue mouiller entre la pointe de Taillefer et celle des Poulains, le 4 juillet 1696. Parallèlement, de nombreux raids dévastateurs avaient été lancés le même jour contre Houat et Hoëdic puis contre Groix (6-7 juillet) et l'île de Ré (8-23 juillet). La flotte ennemie leva l'ancre vingt jours plus tard, ayant ponctuellement réussi à désorganiser tout le trafic maritime en Bretagne-Sud. De même, une expérience comparable fut tentée pendant la guerre de Succession d'Espagne. Le 31 mai 1703 une flotte anglo-hollandaise composée de 80 navires et forte de 7 000 hommes entra dans la grande rade de Belle-Île et y stationna une quinzaine de jours, gênant notamment les approvisionnements du port de Lorient¹⁷.

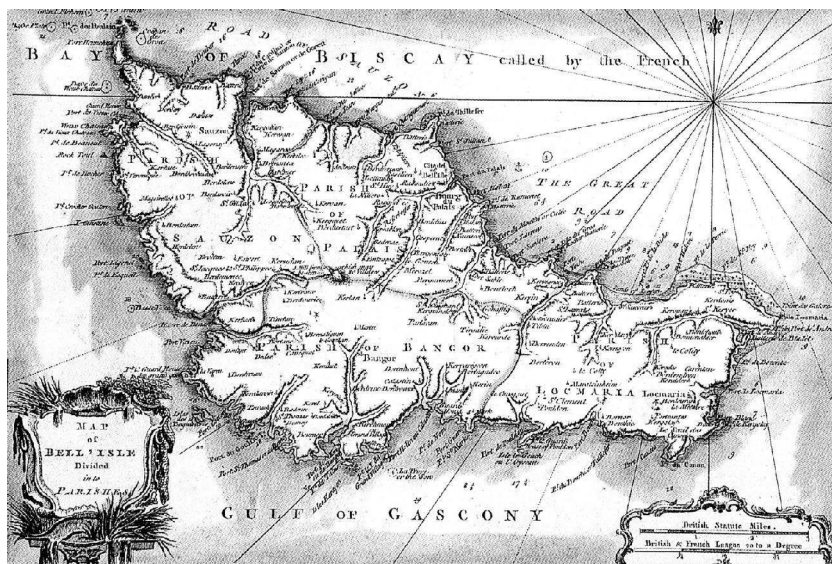
De fait, la montée en puissance des enjeux stratégiques en Bretagne-Sud au seuil du XVIII^e siècle contribue, à chaque conflit, à renforcer l'importance de l'objectif bellilois. Il faut bien reconnaître que ce dernier présente de nombreux atouts pour le débarquement d'un corps expéditionnaire. Sa superficie, tout d'abord : d'une longueur totale de 17,5 kilomètres pour une largeur variant entre 5 et 9 kilomètres, Belle-Île est avec ses 8 460 hectares la plus grande île bretonne et la deuxième île métropolitaine du royaume de France (Figure 2). Peuplée par une communauté d'environ 5 000 habitants, elle dispose naturellement d'eau douce et d'importantes ressources agrico-

15. Arch. Nat., *Fonds Marine*. B³ 798.

16. CÉRINO, Christophe, *Sociétés insulaires, guerres maritimes et garnisons. Belle-Île-en-Mer au siècle de Louis XV*, Université de Rennes 2, Thèse de doctorat, 2001, 1475 p.

17. Service historique de la Marine, Lorient, 1-E4, mai-juin 1703.

Figure 2



les (froment, orge, élevage). Son dispositif militaire ensuite, fort d'environ 80 à 100 pièces d'artillerie disséminées dans une vingtaine de batteries et redoutes côtières, mais aussi de sa citadelle modernisée par Vauban qui compte entre 50 et 80 canons. Une fois tombé aux mains de l'ennemi, cet important système défensif serait un atout considérable pour maintenir dans l'île une garnison de plusieurs milliers de soldats, devenant ainsi une redoutable base arrière pour une escadre et pour la préparation de raids sur les côtes de la Bretagne-Sud.

Certes, la position géographique de Belle-Île ne plaide pas pour une installation de longue durée des Britanniques : tout en étant relativement éloignée de l'Angleterre, elle reste prise en tenailles entre deux grands ports-arsenaux – Brest et Rochefort – et fait directement face à celui de Lorient. En revanche, dans la logique d'une maîtrise ponctuelle de l'espace maritime breton en période de conflit, son occupation deviendrait un redoutable moyen de pression sur le royaume de France, de même qu'un solide instrument de négociation. En effet, pour se prémunir d'assauts contre ses côtes et pour tenter de reprendre la place, la France serait alors contrainte à diverter des troupes de ses théâtres d'opération continentaux, allégeant la pression qu'elle y exerce généralement¹⁸. Par ailleurs, Belle-Île pourrait

18. Notons qu'il s'agit là d'un des objectifs récurrents assignés à ces « descentes » sur les côtes de l'Ouest. Dès 1691, un pamphlet d'Edward Littleton, titré *A Project of a Descent Upon France*, s'en fait l'écho. Sur ce point, McLAY, K. A. J., « Combined Operations and the European Theatre during the Nine Years' War, 1688-1697 », *Historical Research*, n° 202, 2005, p. 506-539.

constituer une importante monnaie d'échange contre d'autres territoires dans le jeu diplomatique des traités de paix.

Les opérations navales britanniques en Bretagne-Sud

L'importance stratégique de la Bretagne-Sud que nous venons d'évoquer apparaît comme une donnée constante dans la réflexion de l'état-major britannique au XVIII^e siècle. La tactique navale utilisée est somme toute assez classique pour la période : d'une part, des armements en course semant le désordre sur les axes de navigation ennemis ; d'autre part, des opérations ponctuelles de plus grande envergure menées par la *Royal Navy*. Elle s'inscrit principalement dans la poursuite d'un double objectif stratégique qui va des menaces récurrentes sur les activités maritimes jusqu'à la maîtrise temporaire de la mer et l'attaque des côtes. Les criques des petites îles de la Bretagne-Sud offrent ainsi de belles opportunités d'embuscades pour les « Câpres » dont les raids portés sur des objectifs secondaires participent à une stratégie globale de harcèlement du littoral breton¹⁹. Malgré leur importance, nous n'évoquerons pas ici la guerre de course, ses acteurs, ses moyens et ses conséquences afin de ne pas alourdir le volume de cette contribution²⁰. Nous souhaitons essentiellement rappeler les principales modalités de la guerre d'escadre et des opérations conduites par la *Royal Navy* dont il semble possible de distinguer trois volets tactiques au cours du règne de Louis XV.

Les croisières navales

Dans la logique de harcèlement des objectifs secondaires, ces missions mettent en œuvre des forces navales légères n'excédant pas la dizaine de bâtiments. Il s'agit, en utilisant des frégates et des navires rapides, d'être capable de se dégager au plus vite du théâtre d'opération pour éviter le combat avec une escadre quittant les arsenaux français de l'Atlantique. Cette bonne aptitude à la mobilité est mise pleinement à profit pour gêner de façon temporaire la pêche ou le trafic marchand. Par ailleurs, elle vient renforcer avec des moyens navals significatifs la menace générée localement par la présence des corsaires. En fait, les dépouillements systématiques de la correspondance du ministre de la Marine à l'ordonnateur du port de Lorient nous permettent de distinguer deux types d'opérations (Figure 3)²¹ et, en premier lieu, les missions de reconnaissance et de renseignement menées par quelques unités dans les parages insulaires (Belle-Île et Groix). Déjà signalées pendant les guerres de Succession d'Espagne puis d'Autriche²², ces opérations

19. DALIDO, Pierre, *La guerre des Câpres dans le sud-est Morbihan (1704-1806)*, Lorient, Service historique de la Marine, 1986, 178 p.

20. Voir CÉRINO, Christophe, *Sociétés insulaires...*, *op. cit.*, p. 27-31.

21. Service historique de la Marine, Lorient, 1-E4, Correspondance dépouillée de 1700 à 1775. Le département de la Marine est installé à Port-Louis de 1719 à 1771.

22. Service historique de la Marine, Lorient, 4 S-3 (A).

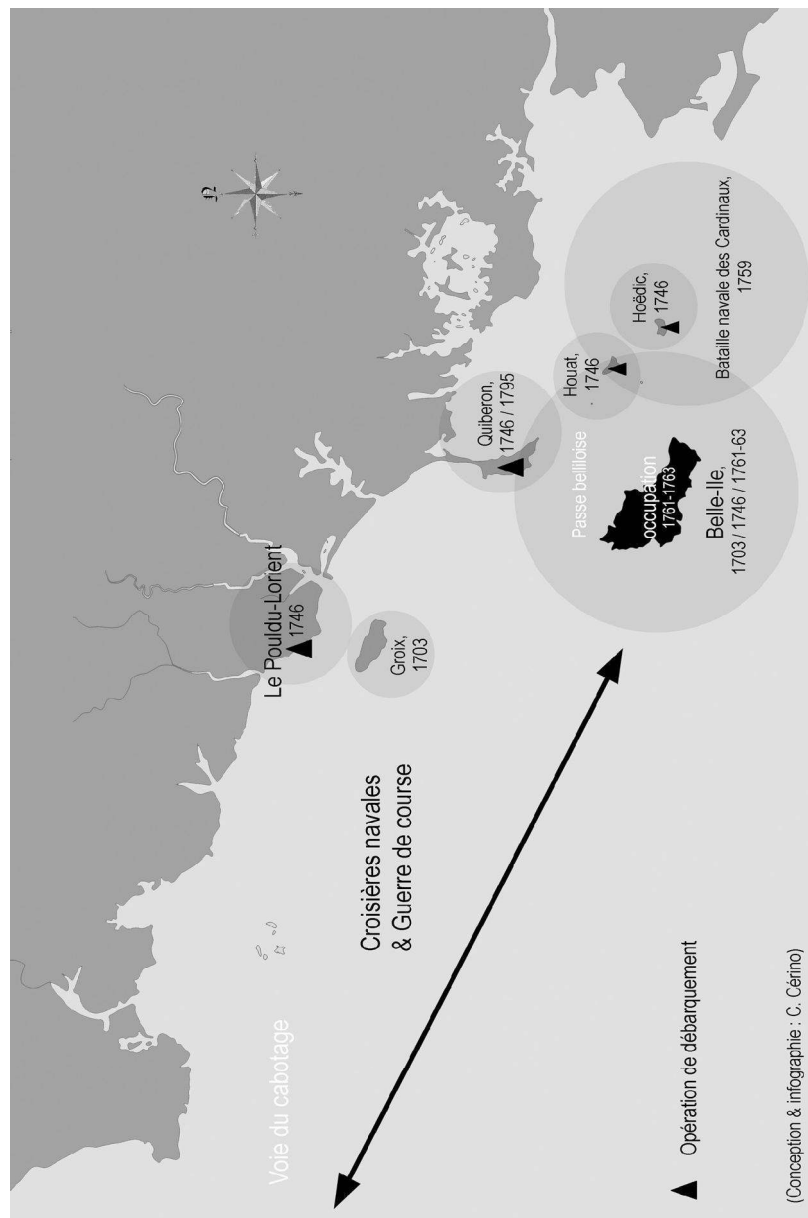


Figure 3 – Les principales opérations militaires anglaises en Bretagne-Sud (xviii^e siècle)

s'intensifient à partir de 1759, jusqu'à la prise de Belle-Île²³. En second lieu, il convient de signaler les croisières de petites escadres dont les missions varient depuis le renseignement à plus grande échelle et le ravitaillement de la flotte britannique en Atlantique, jusqu'aux mouvements de simulation d'offensives afin d'affoler la milice garde-côte²⁴. Ces opérations deviennent fréquentes dans la seconde moitié de la guerre de Sept Ans alors que la *Royal Navy* s'est assurée la maîtrise navale du Golfe de Gascogne.

La bataille navale : les Cardinaux, 1759

Rappelons en brièvement les faits²⁵. En 1759, Versailles décide de préparer une expédition militaire contre l'Angleterre. À cet effet, des troupes sont mobilisées sous la direction du duc d'Aiguillon, tandis qu'une flotte est armée afin d'assurer la traversée de la Manche. À l'escadre principale du Ponant, rassemblée à Brest, doit se joindre une douzaine de vaisseaux en provenance de Toulon. Alertée par ses agents de renseignement, la Grande-Bretagne fait aussitôt manœuvrer des forces navales en Méditerranée, en mer d'Iroise, et devant Dunkerque pour empêcher toute jonction maritime. Cette tactique s'avère payante, puisqu'en août, l'amiral Boscawen intercepte l'escadre du Levant sur les côtes du Portugal. Il ne reste plus alors qu'à se retourner contre celle du Ponant. La bataille des Cardinaux est la conséquence logique de cette stratégie. Le 14 novembre, le maréchal de Conflans quitte Brest, à la tête de 21 vaisseaux, de quatre frégates, et de deux corvettes, à destination de la Bretagne-Sud²⁶. La préparation de l'opération a mobilisé tous les ports bretons jusqu'à Nantes, et les navires en attente doivent à présent se joindre à la flotte d'attaque. De là, le corps expéditionnaire fera route vers l'Écosse, où un débarquement sera entrepris à Irvine²⁷. L'amiral Hawke, chargé de surveiller l'escadre française, lance aussitôt à sa poursuite les 23 vaisseaux de ligne et la dizaine de bâtiments plus légers dont il dispose. Le combat qui se déroule entre Belle-Île et Le Croisic, du 20 au 22 novembre, s'achève dans la confusion la plus totale, par un désastre pour la Marine française²⁸.

23. Arch. Nat., *Fonds Marine*, B³ 543.

24. Service historique de la Marine, Lorient, 1-E4, 1760, f° 121, 215 et 153.

25. Pour de plus amples détails, se reporter à la pratique synthèse de LE MOING, Guy, *La Bataille navale des Cardinaux, 1759*, Paris, Économica, 2003, 179 p. Côté britannique, les études de MARCUS, Geoffrey, *Quiberon Bay. The Campaign in Home Waters, 1759*, Londres, Hollis and Carter, 1960 et de MACKAY, Ruddock F., *Admiral Hawke*, Oxford, Clarendon Press, 1965. n'ont guère été renouvelées; voir cependant les analyses de RODGER, N. A. M., *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649-1815*, Londres, Allen Lane, 2004, p. 282-283 et de MCGLYNN, Frank, *1759 : The Year Britain Became Master of the World*, New York, Grove Press, 2005, p. 354-387.

26. LE RAY, L.-D., *Belle-Île-en-Mer, Description et Histoire*, Lorient, E. Grouhel, 1869, p. 126.

27. TROUDE, Onésime-Joachim, *Les Batailles navales de la France*, Vol. 1, Paris, Challamel, 1867, p. 381.

28. *Le Formidable, Le Juste, Le Superbe, Le Thésée, Le Héros, Le Soleil-Royal* sont détruits. Le reste de la flotte se divise entre Rochefort et la Vilaine.

Au-delà de son impact considérable sur le cours maritime de la guerre de Sept Ans²⁹, la bataille des Cardinaux illustre bien les enjeux stratégiques en Bretagne méridionale. L'affrontement des Cardinaux est l'aboutissement malheureux d'une opération maritime à grande échelle, voulue par Versailles, dans laquelle la Bretagne-Sud a joué un rôle crucial. En effet, l'armement de l'escadre du Ponant sollicite, pendant des mois, un fonctionnement particulièrement intense de l'axe Nantes-Lorient-Brest. C'est d'ailleurs, dans cette zone de navigation que le maréchal de Conflans vient chercher le complément de bateaux et d'hommes pour sa flotte. Consacrant d'une manière générale la suprématie navale britannique, le désastre qui s'est déroulé devant Belle-Île laisse à la *Royal Navy* une capacité d'action totale de la mer d'Iroise au Golfe de Gascogne. C'est dans ce contexte favorable que l'état-major britannique peut songer aux plans d'invasion de l'île.

Les opérations de débarquement

Au cours des guerres du règne de Louis XV, deux opérations d'importance inégale et conduites selon des méthodes différentes sont supervisées par la *Royal Navy* pour débarquer des corps expéditionnaires en Bretagne-Sud.

Lorient, 1746

En septembre 1746, afin de détruire l'arsenal de la Compagnie des Indes et de ruiner le trafic commercial atlantique, l'état-major britannique décide de détourner en direction de Lorient, un corps expéditionnaire préalablement destiné à l'île de Cap-Breton, au large du Canada. Après une relâche à Torquay, la flotte commandée par l'Amiral Lestock appareille en direction de la Bretagne. Forte de 54 navires, l'escadre se présente le 1^{er} octobre devant le Pouldu pour mettre à terre les 5 000 hommes de troupe que commande le général Sinclair³⁰. Le même jour, au terme d'un bref mais vif combat, la milice garde-côte est contrainte à se replier sur Lorient, laissant le champ libre aux troupes britanniques pour s'emparer de Guidel et pénétrer dans la campagne ploemeuroise³¹. Le siège de la ville débute le 5 octobre. Mais inquiets du changement des conditions météorologiques, manquant d'un appui suffisant d'artillerie, et n'étant pas sûrs des troupes nouvellement recrutées, le général Sinclair et l'amiral Lestock préfèrent effectuer un repli stratégique. Parallèlement, dans la confusion générale, le Conseil de guerre réuni à Lorient, le 8 octobre, opte pour la capitulation. C'est avec la plus grande surprise que les députés chargés de remettre les clés de la ville trouvent le campement ennemi vide... Le 10, sans avoir été poursuivi

29. Pour un bilan des conséquences de cet affrontement, MCGLYNN, Frank, *1759: The Year Britain...*, op. cit. et DULL, Jonathan R., *The French Navy and the Seven Years' War*, Lincoln, University of Nebraska Press, 2005, p. 161-163.

30. Service historique de la Marine, Lorient, 1-E4, 1746, f° 353 et 354.

31. LE GALLEN, F.-M., *Histoire de Belle-Île-en-Mer*, Belle-Île, Manuscrit, 1754, 199 p.

dans sa retraite, au cours de laquelle une destruction méthodique a été organisée, le corps expéditionnaire achève son rembarquement. Sauvés *in extremis* par un concours de circonstances, l'arsenal de la Compagnie des Indes et la Ville de Lorient échappent ainsi de peu à la destruction.

Ayant échoué devant son objectif initial, l'amiral Lestock met alors le cap sur les courreaux bellilois et multiplie les opérations de harcèlement en pillant la presqu'île de Quiberon (14 au 20 octobre) puis en attaquant Houat (20 octobre) et Hoëdic (24 octobre). L'escadre vient enfin mouiller devant Belle-Île qui connaît un blocus jusqu'à son départ, le 29 octobre. Mais, si ces multiples raids ont contribué à désorganiser pendant près d'un mois une partie du trafic commercial français et mis à mal la défense côtière bretonne, ils n'en résultent pas moins d'une action ponctuelle et d'une dispersion des offensives, sans grand impact sur le moyen terme du conflit.

Belle-Île, 1761

En 1760, c'est à partir de l'expérience acquise pendant la guerre de Succession d'Autriche que les conseillers militaires de Pitt élaborent une nouvelle stratégie offensive en Bretagne-Sud avec en ligne de mire l'occupation de Belle-Île³². Comme précédemment, les attendus stratégiques sont d'abord d'alléger la pression exercée par les troupes françaises en Allemagne, en opérant une diversion sur les côtes bretonnes³³. Par ailleurs, Pitt, conscient de l'enjeu bellilois, propose de conquérir l'île dans l'optique d'un échange ultérieur contre Minorque, perdue dès 1756, afin d'interdire à la France toute revendication sur d'autres colonies au moment où s'amorcent les pourparlers de sortie de conflit³⁴. C'est en dépit d'une forte réserve des amiraux Keppel, Hawke et d'une partie de l'état-major³⁵, encore sous le coup de l'opération manquée à Saint-Cast, qu'est décidée cette nouvelle expédition. Par suite, l'armement d'une force navale d'environ 120 bâtiments est préparé pendant tout l'hiver, près de Portsmouth, sous le commandement de l'amiral Keppel. Le général Studholme Hodgson se voit pour sa part confier la direction d'un corps expéditionnaire comptant 8 300 hommes, 200 dragons et un potentiel de renfort d'environ 3 500 soldats³⁶.

32. CÉRINO, Christophe, *Sociétés insulaires...*, op. cit., p. 35-56.

33. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, C 1088.

34. L'opération est cependant différemment appréciée au sein du ministère britannique. Certains craignent en effet que cette action relance la guerre contre la France, alors que les négociations ont déjà débuté; HACKMANN, William K., *British Military Expeditions to the Coast of France, 1757-1761*, PhD thesis, University of Michigan, 1969, p. 154-160 et DZIEMBOWSKI, Edmond, *Les Pitt. L'Angleterre face à la France 1708-1806*, Paris, Perrin, 2006, p. 150-152.

35. BINET, H., « La défense des côtes de Bretagne au XVIII^e siècle », *Revue de Bretagne et de Vendée*, mars 1913, p. 124.

36. HEBBERT, F. J., « The Belle-Île Expedition of 1761 », *Journal of the Society for Army Historical Research*, 44, 1986, p. 82.

Le 29 mars 1761, la flotte britannique quitte le Spithead, où les troupes ont été embarquées deux jours auparavant et consignées à bord des navires. Après neuf jours de transit, la force navale est en vue de Belle-Île qu'elle contourne par le sud, avant de prendre position en rade du Palais, le 7 avril. La défense de l'île est alors assurée par près de 4500 soldats des régiments de Nice, de Bigorre, de la milice de Dinan et de la garde-côte belliloise. Le chevalier de Sainte-Croix, qui dirige la place, peut compter sur une supériorité en artillerie de terre (environ 105 pièces et une dizaine de mortiers), mais doit composer avec l'absence déterminante de cavalerie.

Deux assauts lancés à quinze jours d'intervalle vont permettre aux assaillants de constituer une tête de pont en utilisant la même tactique de diversion sur Sauzon pour couvrir le débarquement principal à Port-Andro, dans la partie orientale de l'île. Ainsi, le 8 avril une première offensive britannique se solde par un échec, le bilan des pertes s'élevant à environ 110 morts, 75 blessés et 260 prisonniers. Après plusieurs jours de discussions, ne trouvant pas de meilleure solution que celle déjà utilisée, Hodgson et Keppel décident de maintenir le plan initial en élargissant le front de Port-Andro à la pointe d'Arzic. Le 22 avril, cette nouvelle tentative de débarquement réussit. Tandis qu'Hodgson profite d'un assaut favorable pour établir une tête de pont de 3500 hommes, le chevalier de Sainte-Croix, qui opte d'emblée pour une stratégie défensive, donne l'ordre du repli général vers la citadelle. Cette erreur de jugement ne lui permet d'ailleurs pas d'exploiter la tempête qui vient surprendre le soir même les troupes débarquées. Ces dernières, vulnérabilisées par l'absence d'artillerie et la faiblesse des munitions, restent coupées pendant près de cinq jours de leur flotte de soutien. Au terme de cette délicate attente, l'ensemble du corps expéditionnaire qui a été divisé en quatre groupes peut entamer sa progression dans l'île et mettre le siège devant la citadelle du Palais. Peu hardi à l'offensive, le chevalier de Sainte-Croix mène en revanche une résistance acharnée du 27 avril jusqu'au 8 juin, attendant désespérément un secours du continent. Trois jours plus tard, la garnison sort de la citadelle et reçoit les honneurs militaires pour sa courageuse défense, avant de s'embarquer pour Port-Louis. Ses pertes depuis le début des opérations de débarquement sont estimées à environ 900 soldats contre 300 morts et 530 blessés côté britannique³⁷.

La principale erreur stratégique française a manifestement été de surévaluer la capacité défensive des fortifications côtières et plus encore de la citadelle. Ainsi, alors que Versailles savait la Bretagne menacée par une nouvelle descente, le duc d'Aiguillon, commandant en chef de la province, n'a pas jugé nécessaire de faire passer sur l'île un ou deux régiments de cavaliers, préférant masser l'essentiel de ses forces aux alentours de Brest³⁸. De même, l'état-major a cru pouvoir compter sur un délai de deux

37. HEBBERT, F. J., « Belle-Île and the siege of 1761 », *Fort*, Vol. 18, 1990, p. 77.

38. Arch. dép. d'Ille-et-Vilaine, C 1088. Il connaissait pourtant les faiblesses de la place, qu'il avait jugée médiocre lors de sa tournée de 1755 : « la citadelle est une des plus mau-

ou trois mois pour lancer une grande opération de diversion, puis d'assaut, afin de desserrer l'étau britannique sur Belle-Île³⁹. Mais si le duc d'Aiguillon a bien été en mesure de réunir rapidement un corps expéditionnaire de 20 bataillons et de 600 dragons, faisant armer dans le Morbihan une partie des bâtiments de transport nécessaires, les délais de mise en œuvre de la flotte française dispersée entre Brest et Rochefort ont condamné toute tentative de reprise de l'île. De fait, la responsabilité des personnes dans cette défaite est moins à mettre en cause que l'absence cruciale de moyens navals qui a paralysé une grande partie de la stratégie française au cours de la guerre de Sept Ans, plus encore après l'affaire des Cardinaux.

•

Pour conclure, la prise de Belle-Île donne l'occasion de vérifier la pertinence des enjeux stratégiques que nous avons succinctement évoqués. De l'été 1761 jusqu'à la cessation des hostilités en novembre 1762, la *Royal Navy* dispose ainsi de la maîtrise de la mer en Bretagne-Sud. En utilisant l'île comme base de départ et de ravitaillement, elle peut multiplier les croisières de navires pour bloquer le fonctionnement de l'axe Nantes-Brest, entraver les accès au port de Lorient et se porter au-devant des vaisseaux revenant des Indes⁴⁰. Cette suprématie navale renforce par ailleurs l'audace des patrouilles corsaires⁴¹. Pour tenter de faire circuler les marchandises nécessaires à leurs activités d'armement, la Marine royale et la Compagnie des Indes sont alors contraintes à improviser de nouvelles routes utilisant principalement la voie terrestre et partiellement le cabotage sous contrôle de chaloupes canonnières. Indépendamment du recours délicat et onéreux à des pavillons de complaisance, la Compagnie doit mettre en œuvre près de 240 charrettes entre Nantes et Lorient⁴² ! Il en résulte d'importants retards dans les opérations de l'arsenal, contribuant à l'effondrement de près de deux tiers des armements au long cours entre 1760 et 1763. Il convient de souligner l'exceptionnelle gravité de la situation : si au cours des guerres de Succession d'Espagne et d'Autriche, les opérations navales britanniques ont souvent gêné le cabotage sur l'axe Nantes-Brest⁴³, Versailles n'a jamais été amenée à envisager des solutions aussi draconiennes que pendant l'occupation de Belle-Île. En profitant de la dispersion des forces navales françaises acquise après la bataille des Cardinaux, la *Royal Navy* s'est ainsi donnée les moyens de mettre localement en échec le dispositif de fortifications côtières et, en s'emparant d'une cible à haute valeur stratégique, de conserver la maîtrise de la mer en Bretagne-Sud. De fait, les difficultés rencontrées par les arsenaux bretons prouvent la pertinence de cette opé-

vaises places et des plus défectueuses que je connaisse et quelques résolutions qu'eut l'officier qui y commanderoit, on ne pourroit se flatter qu'il ne se défendit plus de 10 à 12 jours s'il a été attaqué sérieusement », Service historique de la Défense, A4 22.

39. Arch. Nat., *Fonds Marine*, B³ 552.

40. Service historique de la Marine, Lorient, 1 P. 297 (B).

41. Arch. Nat., *Fonds Marine*, B³ 554.

42. HEBBERT, F. J., « Belle-Île and the siege... », *op. cit.*, p. 80.

43. CERINO, Christophe, *Lorient et la Marine royale...*, *op. cit.*, p. 36-40.

ration, dont les conséquences affectent une partie de la stratégie navale et du commerce du royaume jusqu'au terme de la guerre de Sept Ans.

Au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles, les nouveaux conflits continuent à offrir de nombreuses occasions d'inquiéter les côtes méridionales de la Bretagne. L'ancien projet de Vauban, qui visait à relier Nantes à Brest par la voie fluviale, apparaît alors comme une solution stratégique face à ces menaces endémiques. Cette liaison dut cependant encore attendre quelques décennies...

RÉSUMÉ

Au XVIII^e siècle, les abords maritimes de la Bretagne-Sud représentent un enjeu stratégique majeur pour le royaume de France. Utilisés comme points d'atterrissage par les vaisseaux revenant du lointain, ils constituent aussi les routes du cabotage pour le ravitaillement des arsenaux de la Marine royale et de la Compagnie des Indes. Afin de porter la pression militaire sur les vigoureuses routes commerciales du Golfe de Gascogne et sur le lucratif négoce en provenance d'Extrême-Orient, la *Royal Navy* menace régulièrement les territoires côtiers et insulaires bretons. Cette synthèse propose de rappeler la nature de ces opérations navales et des objectifs stratégiques visés.

ABSTRACT

The coastal seas of southern Brittany were of major strategic significance to the Kingdom of France during the eighteenth century. Ships returning from long voyages made landfall here, and they provided the routes for the coastal traders that supplied the arsenals of both the French navy and the French East Indies Company. In order to put military pressure on the thriving commercial traffic in the Bay of Biscay, as well as on the lucrative oriental trade, the British navy regularly threatened the island and littoral territories of Brittany. This overview will outline the nature of these naval operations and the strategic objectives they were designed to meet.